

Número 31 - Octubre de 2010

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

Un avión despega en el aeropuerto de Marrakech.



Eurocopter presentó su helicóptero híbrido de alta velocidad X3

Eurocopter presentó el nuevo prototipo X3, una aeronave híbrida que combina aspas de rotor junto a pequeñas alas equipadas con motores de propulsión.

PÁG. 8

La aeronáutica marroquí despega

El ministro de industria inauguró la sede española de la Agencia Marroquí de Desarrollo de Inversiones PÁG. 6

La OMC declara ilegales las ayudas estatales a Boeing

PÁG. 9

Nuevo retraso en la primera entrega del 787 Dreamliner de Boeing

PÁG. 10

Nuestra responsabilidad social nos lleva a cuidar el medio ambiente...

...con tecnología de altura

En el Grupo ITP hacemos un gran esfuerzo investigando para diseñar y fabricar motores de avión más eficientes y con menores emisiones de CO^2 a la atmósfera, innovando en el desarrollo de tecnología propia, y trabajando en equipo para mejorar constantemente. Y por eso, somos la primera empresa aeronáutica española que recibe la Autorización Ambiental Integrada.

Estamos haciendo realidad nuestro objetivo de ser líderes en el respeto al medio ambiente.

Euskadi










Planta de Zamudio

www.itp.es



Editorial

El sector aeronáutico despega en Marruecos

La industria aeronáutica marroquí despega. O lo intenta, por lo menos. Se trata de un sector de desarrollo reciente. Fue a finales del pasado siglo cuando en Marruecos la aeronáutica cobró un significativo impulso de la mano de la implantación de numerosos grupos aeronáuticos franceses atraídos, fundamentalmente, por los menores costes productivos y por la proximidad geográfica y lingüística recurriendo a la subcontratación en un esfuerzo por reducir costes y compartir riesgos.

Según un informe del Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), las empresas extranjeras instaladas en Marruecos pertenecen a la cadena de aprovisionamiento de la industria aeronáutica. Es decir son las PYMES subcontratistas de los grandes integradores de aeronaves y motores los que han ido a instalarse en Marruecos. Gran parte de la actividad productiva está ligada directa o indirectamente al grupo EADS. Ello contrasta con el hecho de que la flota de las líneas aéreas marroquíes esté dominada por Boeing.

Ahora Marruecos llama a las puertas de la industria aeronáutica española, aprovechando el Pacto Nacional para el Desarrollo Industrial, más conocido como "Pacte de Emergence", firmado hace poco más de año y medio y cuya vigencia se prolongará hasta finales del 2015. En virtud de dicho Pacto, se crea la Agencia Marroquí de Desarrollo de Inversiones (AMDI), que acaba de abrir una delegación en Madrid cuya inauguración estuvo presidida por su ministro de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías, Ahmed Chami, y con el decidido objetivo en España de reclutar inversores de los sectores de la aeronáutica, la automoción y el nearshoring.

Marruecos despega. Y busca inversores españoles para su emergente industria aeronáutica. En España acaban de abrir su primera oficina de la Agencia de Desarrollo de Inversiones

Para dentro de cinco años, se prevé que el sector de la aeronáutica incremente el PIB marroquí en 361 millones de euros y cree 15.000 nuevos puestos de trabajo. El pasado 30 de enero se clausuraba la segunda edición del Salón Internacional de la Industria y los Servicios Aeronáuticos en Marruecos, Aeroexpo Marrakech 2010, donde se dieron cita más de 40.000 visitantes, 40 delegaciones y 400 expositores, entre ellos, varias decenas de empresas españolas, además de una nutrida representación de fabricantes aeronáuticos, como EADS, Eurocopter, Sikorsky, Lockheed Martin y Beechcraft, entre otros.

Para aprovechar este potencial tirón de la aeronáutica sobre otras industrias y tecnologías avanzadas, como la electrónica, el desarrollo de software, la ingeniería, la defensa y la seguridad, el gobierno marroquí ha decidido apoyar el desarrollo del sector mediante la aplicación de medidas que permitan al país convertirse en una plataforma real para estas profesiones.

Marruecos despega. Y busca inversores españoles para su emergente industria aeronáutica. En España acaban de abrir su primera oficina de la Agencia de Desarrollo de Inversiones. Las empresas que se instalen en Marruecos se beneficiarán de atractivos incentivos fiscales, como la exoneración del pago de impuesto de sociedades durante los cinco primeros años y un reducido impuesto del 8,75% para los veinte siguientes. Todo ello junto con las facilidades que proporciona la proximidad que favorece los plazos de entrega y los costes de transporte.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Director**: Francisco J. Gil. **Redacción**: María Jesús del Olmo. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Producción**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ☎ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ☎ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008.
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Pilotos de la Iberia fusionada

Los presidentes de Movistar, César Alierta; y de Cajamadrid, Rodrigo Rato; el ex ministro de UCD, José Pedro Pérez Llorca; el ex secretario de Estado José Manuel Fernández Norniella y el directivo de Cajamadrid y actual consejero delegado de Iberia Rafael Sánchez-Lozano Turmo, así como su presidente, Antonio Vázquez, forman parte del Consejo de Administración de International Airlines Group (IAG).

La futura compañía aérea IAG, sociedad holding resultante de la fusión entre Iberia y British Airways, ha designado su Consejo de Administración y los integrantes de sus Comisiones Consultivas.

Será su presidente: Antonio Vázquez Romero; vicepresidente: Martin Broughton; consejero delegado: Willie Walsh; y vocales: César Alierta Izuel, Patrick Jean Pierre Cescau, José Manuel Fernández Norniella, Baronesa Denise Patricia Kingsmill, James Arthur Lawrence, José Pedro Pérez-Llorca, Kieran Charles Poynter, Rodrigo de Rato y Figaredo, Rafael Sánchez-Lozano Turmo, John William Snow y Keith Williams.

Relevo en la presidencia de la ASD

El presidente de Airbus Military, Domingo Ureña-Raso, será designado el mes que viene presidente de la Asociación Europea de Industrias Aeroespaciales y de Defensa (ASD) por un



César Alierta

año, según anunció el secretario general de la asociación, François Gayet, en la quinta Cumbre de Aviación y Medio Ambiente, celebrada en Ginebra la pasada semana.

La industria aeroespacial está plenamente comprometida con las innovaciones tecnológicas que darán lugar a importantes beneficios ambientales para el sector de la aviación, indicó Gayet.

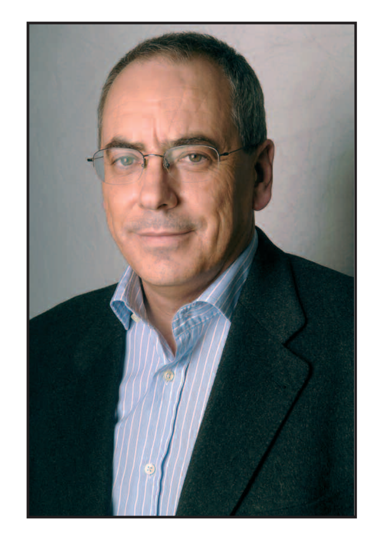
Ureña será nombrado oficialmente presidente de ASD el próximo 7 de octubre, cuando se celebre la convención anual de esta organización en la localidad suiza de Montreux, y sustituirá a Pier Francesco Guarguaglini.

Doctor honoris causa por la UPV

El astronauta madrileño de nacionalidad norteamericana Michael López-Alegría fue investido el pasado día 28 doctor honoris causa por la Universidad Politécnica de Valencia (UPV). La víspera impartió en el Paraninfo de dicha Universidad



Rodrigo Rato



Domingo Ureña-Raso



Michael López-Alegría

la conferencia "Diario de un astronauta. La vida en la Estación Espacial Internacional".

Ingeniero aeronáutico por la Escuela Naval de Posgrado de los EE UU y graduado en el Programa Gubernamental de Ejecutivos por la Universidad de Harvard, actualmente trabaja como director ayudante de la Dirección de Operaciones de Tripulantes de Vuelo. Es el responsable de la Nasa, en el ámbito ejecutivo, de las cuestiones relacionadas con los tripulantes de la Estación Espacial Internacional (ISS), incluso procedimientos, estándares y criterios para su selección, certificación, nombramiento y evaluación.

Nuevo director del aeropuerto de Tenerife Norte

Manuel Sansón sustituye como director del aeropuerto de Tenerife Norte a Pedro Pablo Alonso, que ha venido desempeñando el cargo desde diciembre de 2007 y lo deja ahora por razones personales.

Manuel Sansón Suárez obtuvo el título de Ingeniería Técnica Aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid. En 1990 comenzó su trayectoria en Aena en el aeropuerto de Tenerife Sur ejerciendo las funciones de Ingeniero Técnico en el Departamento de Operaciones hasta que en 1992 comienza a ejercer puestos de responsabilidad en el mismo centro como Ejecutivo de Servicio y Jefe de Departamento de Gestión de Operaciones.

En 2003 se traslada a Cuba con Aena Internacio-

CON NOMBRE PROPIO

nal como Gerente en el aeropuerto de Cayo Coco hasta que en 2005 regresa al aeropuerto de Tenerife Norte para ocupar el Departamento de Gestión de Operaciones y Servicios.

En 2006 se reincorpora a Aena Internacional en México en diferentes cargos como gerente de Operaciones y Seguridad y director técnico operativo del Grupo Aeroportuario del Pacífico hasta la fecha.

Cese en Eurocopter España

Juan Carlos Martínez Sáiz fue cesado a finales del pasado mes de julio como consejero delegado de Eurocopter España S.A., filial de EADS, según informó "Infodefensa.com".

Al parecer, a Martínez se le comunicó su cese en las pasadas vacaciones. Su destitución se debió, según la mencionada web, al envío de unos correos electrónicos a varios directivos de EADS en los que cuestionaba la poca ayuda recibida para alcanzar las metas marcadas a Eurocopter España, en comparación a los apoyos recibidos por otras divisiones del grupo para solventar sus problemas.

Javier Sánchez, vicepresidente de helicópteros comerciales en España, se ha hecho cargo con carácter interino de la dirección de la empresa española hasta el nombramiento de un nuevo CEO.

Nacido en Madrid hace 48 años, casado y padre de dos hijos, Martínez Sáiz es ingeniero aeronáutico, economista y está diplomado en Negocios Internacionales por la Universidad de Los Angeles (California, Estados Unidos). Vicepresidente ejecutivo de Programas Militares de Airbus en Tolouse, fue nombrado consejero delegado de Eurocopter España en febrero de 2008, en lo que se consideró entonces como el inicio de una nueva etapa.

En declaraciones recientes, el ya ex CEO de Eurocopter España se mostraba disconforme con la falta de apoyo del Gobierno español a la compañía, haciendo referencia a la escasez de pedidos. Esta valoración es compartida por diferentes fuentes industriales que estiman que la evolución de Eurocopter España se ha visto condicionada por el incumplimiento de los acuerdos sobre número de helicópteros a encargar, alcanzados para posibilitar la construcción de la factoría de Albacete.

Como consecuencia, la compañía española ha experimentado una pérdida de peso dentro del grupo. En junio pasado se supo que la simplificación de estructuras decidida por EADS para capear la crisis pasaba por una reorganización de Eurocopter. En ella la compañía española pasaba de ser uno de los tres grandes pilares del grupo a convertirse en una simple filial.



Juan Carlos Martínez Sáiz



Pedro A. del Castillo recibe el galardón para BinterCanarias como "Aerolínea del año".

BinterCanarias, en la directiva de ERA

El presidente de BinterCanarias, Pedro A. del Castillo, ha pasado a formar parte de la junta directiva de la Asociación de Aerolíneas Regionales Europeas, ERA, al haber sido votado por el resto de miembros para la única plaza disponible para aerolíneas.

En la sesión, que enmarcada en la asamblea general anual celebrada en esta ocasión en Barcelona, también ha sido designado como nuevo presidente de ERA Marc Lamidey, de Brit Air, y como nuevo vicepresidente Martin Isler, de Luxair.

El nombramiento de Del Castillo se produce tras recibir el máximo galardón para BinterCanarias como "Aerolínea del año". En el acto de entrega, el presidente destacó el agradecimiento por el premio en nombre de las más de 1.000 personas que trabajan para BinterCanarias y cuyo esfuerzo ha hecho posible su logro.

Marruecos cuenta con la aeronáutica española

El ministro de industria inauguró la sede española de la Agencia Marroquí de Desarrollo de Inversiones

EL sector aeronáutico ha experimentado un fuerte crecimiento en Marruecos en los últimos años. Prueba de ello es el millar de aviones encargados para el próximo quinquenio y un crecimiento del 5% en 20 años, según fuentes de la Agencia Marroquí de Desarrollo de Inversiones (AMDI), cuya sede española inauguró el pasado 23 de septiembre el ministro de Industria de ese país, Ahmed Chami.

La AMDI es una de las apuestas del Gobierno marroquí por la modernización y la apertura de su economía, teniendo como objetivo último atraer inversiones extranjeras a su país, especialmente, entre otros sectores, el de la aeronáutica, área de actividad en la que el reino alauí busca inversores españoles.

La aeronáutica se ha convertido en una prioridad para el estado de Marruecos, aunque la falta de personal cualificado se presenta como uno de los más importantes obstáculos al desarrollo del tejido empresarial. El sector aeronáutico ha conocido un importante desarrollo en el país, tras la implantación de numerosos grupos extranjeros. Ahora se espera ampliar el tejido industrial aeronáutico marroquí, de forma que en cuatro años está previsto doblar la cifra de negocio así como el número de empleados en el sector,.

Según datos del Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), Marruecos se presenta como un lugar de vital importancia en los próximos años dentro del sector aeronáutico, no sólo por los bajos costes en comparación con Europa o los Estados Unidos, sino también por servir de plataforma a los países africanos, los cuales van a desarrollar su sector aeroespacial.

Un año después de la firma del Pacto para la Emergencia Industrial, Marruecos hace balance. El sector aeronáutico es uno de los sectores principales y que más avances ha experimentado. Entre las "ambiciones" de Marruecos está la de incentivar la competitividad aeronáutica. Para ello, se puso en marcha una plataforma aeronáutica y espacial de calidad, en condiciones de competitividad internacional. Este modelo industrial se ha mostrado resistente a la coyuntura económica actual.

En nuestro país vecino, el sector aeronáutico está organizado por centros para la producción, servicios, mantenimiento e ingeniería. El número de asentamientos se ha incrementado considerablemente en los últimos años con una inversión acumulada desde 2002 de 244 millones de euros. El sector cuenta actualmente con más de 60 empresas, de las cuales el 70% fueron creadas hace menos de 5 años. En 2008 se facturaron en el sector unos 600 millones de euros y se crearon más de 7.000 puestos de trabajo.



Ahmed Chami, ministro marroquí de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías.

Para 2015, se prevé que la aeronáutica marroquí incremente el PIB en 361 millones de euros y genere 15.000 puestos de trabajo.

Además, la aeronáutica tiene un importante efecto sobre otras industrias y tecnologías avanzadas, como la electrónica, el desarrollo del software, la ingeniería, la defensa y la seguridad. Para aprovechar este potencial, el Gobierno marroquí



Aeropuerto Mohammed V en Casablanca.

ha decidido apoyar el sector mediante la aplicación de medidas que permitan al país convertirse en una plataforma real para esta profesiones. El desarrollo de estas tecnologías y sus oportunidades laborales incentivarán la cooperación académica y científica para el impulso de la formación de los profesionales del país.

El Estado ha hecho grandes esfuerzos de promoción de las ocho áreas profesionales con mayor proyección: materiales compuestos (células e interior), metalmecánica (mecanizado, chapa, tratamiento de superficie), montaje (piezas estructurales de aeronaves y motores), ingeniería y diseño (CAD y de cálculo), sistemas eléctricos y cableado, reparaciones de motor (piezas y equipos), mantenimiento (motores, células de aeronaves y equipos) y construcción y modificación de aeronaves (personalización y desmantelamiento).

Para atraer a Marruecos la inversión de las pequeñas y medianas empresas aeronáuticas, la ofertala se basa en tres ventajas competitivas:

-Un marco de atractivos incentivos fiscales. Por un lado, si el inversor instala su empresa en la zona franca quedará exento de pagar el Impuesto de Sociedades durante los cinco primeros años y se le aplicará un impuesto reducido del 8,75% los 20 años siguientes. Por otra parte, contará con una ayuda económica para la instalación que aproximadamente equivales al 10% de la inversión total realizada por el empresario. Por último, se le brinda al inversor un sistema de apoyo para la formación y contratación de empleados. Se trata de un plan específico para el sector aeronáutico que pretende poner a disposición del empresario 15.000 personas altamente cualificadas para desempeñar las labores típicas del sector aeronáutico.



-Los inversores que se instalen en Marruecos pueden beneficiarse de parques industriales integrados para el desarrollo de su actividad y de zonas francas. Actualmente, la mayor parte de la actividad aeronáutica se desarrolla en el parque industrial integrado “Nouaser Aerospace City”, de aproximadamente 200 hectáreas.

-El Estado se compromete a sensibilizar a la banca para desarrollar una oferta de financiación que satisfaga las necesidades de las pymes.

En el pasado año se firmaron diversos acuerdos de inversión son empresas francesas como Zodiac, ATCH y Ms Composites, lo que permitió la creación de más de 380 empleos.

En este contexto de reestructuración industrial orientada a la subcontratación y de buenas perspectivas para el sector en los próximos años se inscribe el reciente auge de la industria aeronáutica en Marruecos así como la voluntad de las autoridades marroquíes de desarrollar una industria competitiva en el sector.

En Marruecos la actividad de la industria aeronáutica está centrada fundamentalmente en la subcontratación, así como en servicios. En términos de producto, la actividad se concentra en la fabricación de equipamiento, aunque también realiza actividades relacionadas con las aeronaves y con motores, fundamentalmente a través de su mantenimiento.

La industria aeronáutica constituye uno de los pilares del plan sectorial marroquí denominado “Plan Emergente”, que tiene por objeto el desarrollo de actividades de exportación con alto valor añadido, entre otros, a través de la atracción de la inversión exterior. El objetivo a medio plazo es contribuir a hacer avanzar la industria aeronáutica marroquí en la pirámide de la estructura productiva del sector hacia niveles de mayor valor añadido y complejidad técnica. Así, la voluntad es pasar de ser fabricante de componentes y elementos electrónicos, eléctricos y mecánicos, como es el caso en la actualidad, a realizar sistemas hidráulicos, de aviónica o eléctricos, o incluso poder llevar a cabo transformaciones y modificaciones de aviones, como por ejemplo, la fabricación a medida de cabinas de aviones privados de alta gama.



Aeropuerto de Agadir.



Prototipo de la aeronave híbrida X3 de Eurocopter

Eurocopter presentó su helicóptero híbrido de alta velocidad X3

EUROCOPTER presentó el pasado día 27 en sus instalaciones de Marignane, en el Sur de Francia, el nuevo prototipo X3, una aeronave híbrida que combina aspas de rotor en la parte superior junto a pequeñas alas equipadas con motores de propulsión.

Eurocopter ha iniciado las pruebas en vuelo del demostrador X3 perteneciente a su innovadora concepción de helicóptero híbrido de alta velocidad y largo alcance (H3), que combina excelentes cualidades de despegue y aterrizaje verticales con altas velocidades en crucero, superiores a 400 kilómetros/hora.

El demostrador X3 dispone de dos motores turboeje que impulsan un sistema de rotor principal de cinco palas, así como dos hélices montadas en alas fijas de corta envergadura. Nace así un avanzado sistema de transporte que ofrece toda la velocidad de aeronaves propulsadas por turbohélices y toda la capacidad de vuelo estacionario de los helicópteros. La concepción está hecha a la medida para aplicación cuando los costes operacionales, la duración del vuelo y el éxito de la misión dependan directamente de la velocidad máxima de crucero.

La configuración H3 se ha ideado para un amplio abanico de utilizaciones, entre ellas misiones de búsqueda y salvamento (SAR) a larga distancia, operaciones de guardia costera, misiones de patrulla fronteriza, transporte de pasajeros y servicios de enlace entre ciudades. Es también adecuada para misiones militares en operaciones de fuerzas especiales, transporte de tropas, SAR en combate y evacuación sanitaria, beneficiándose todas ellas de las propiedades combinadas en la aeronave híbrida, eso es, de mayor velocidad de crucero unida a excelentes prestaciones en despegue y aterrizaje verticales.

"La innovación se halla en el punto central de la estrategia de Eurocopter, que se orienta a mantener el liderazgo en el sector global del helicóptero. Y el demostrador X3 constituye un elemento clave en la hoja de ruta de nuestra innovación", dijo Lutz Bertling, presidente y consejero general de Eurocopter. "Los equipos de Eurocopter han necesitado menos de tres años desde la concepción al primer vuelo de este helicóptero híbrido, lo que prueba su pericia, capacidad y dedicación para definir el futuro de las aeronaves de ala giratoria".

El primer vuelo del demostrador X3 tuvo lugar el pasado día 6 en el sur de Francia, en el Centro de Istres de "DGA Ensayos en Vuelo", un entorno controlado y seguro, operado por una agencia gubernamental perteneciente a la Dirección General del Armamento. Los ensayos iniciales continuarán hasta diciembre, con potencia reducida y la envolvente de vuelo se irá ampliando progresivamente hasta velocidades de 180 nudos. Tras un intervalo de perfeccionamiento, los vuelos del X3 se reanudarán en marzo de 2011 con objeto de alcanzar la meta de desarrollar velocidades mantenidas superiores a 220 nudos.

La OMC, ahora contra Boeing

También declara ilegales las ayudas estatales

LA Organización Mundial de Comercio (OMC) ha emitido ya su informe preliminar sobre ayudas estatales a Boeing. Dicho informe concluye que el constructor aeronáutico norteamericano recibió subvenciones ilegales que podrían llegar hasta los 24.000 millones de dólares.

El informe ha sido remitido a las autoridades de la UE y de EE UU, pero su versión definitiva no se hará pública hasta dentro de unos meses. Lo que ahora se ha conocido es un dictamen parcial sobre las ayudas del Gobierno norteamericano recibidas entre 1992 y 2005 por Boeing y denunciadas como ilegales hace cuatro años por Bruselas.

Tanto la Unión Europea como Airbus sostienen que algunos contratos militares y ventajas fiscales concedidas a Boeing son efectivamente subvenciones que suponen para el constructor aeronáutico estadounidense una ventaja injusta en la producción.

Boeing se considera una víctima frente a su competidor europeo, Airbus, y en un comunicado hecho público ayer defendió las ayudas recibidas de su gobierno. “Ninguna de las prácticas tiene el impacto distorsionador del mercado de una financiación inicial ni se acerca a la magnitud de las prácticas de subvención europeas”, indicó la empresa norteamericana.

La decisión de la OMC se produce después del informe hecho público el pasado mes de junio a raíz de la demanda formulada por la Administración norteamericana contra las ayudas europeas a Airbus. En dicho informe la OMC se pronunció en contra de algunas ayudas de la UE al constructor aeronáutico europeo y declaró que tales subvenciones violaron las prácticas comerciales y dejaron a Boeing en desventaja.



Boeing asegura que cumplirá el fallo.

Boeing asegura que cumplirá con el fallo de la OMC y ha instado a la UE y a Airbus a respetar también la decisión de junio, alegando que Europa ha continuado proporcionando subsidios ilegales tras el fallo. La UE apeló la decisión de junio pasado. “Esperamos plenamente que EADS, su filial Airbus y la UE actúen de la misma manera”, añade Boeing.

Washington y Bruselas están inmersos en una larga batalla de demandas ante la OMC por las ayudas a la construcción de aviones comerciales. La OMC ya presentó su informe final contra Airbus concluyendo que parte de la financiación del A380 eran subvenciones no permitidas para la exportación. El informe sobre las ayudas a Boeing debía haberse hecho público hace tiempo y ahora se aguarda el fallo definitivo para el primer semestre de 2011.

La Comisión Europea ha acogido con satisfacción la condena de la OMC a las ayudas públicas recibidas por el constructor aeronáutico estadounidense Boeing. El comisario Europeo de Comercio, Karel De Gucht, ha llamado a negociar las reglas del juego comercial: “Mi posición siempre ha sido que el gobierno de Estados Unidos y la Comisión Europea deben involucrarse en las negociaciones y creo que el resultado del informe deja en claro que la única manera de salir de est disputa es de hecho encontrar una posición negociada”.

A pesar de que se trata de un informe preliminar y confidencial, el gobierno francés ha hecho público las líneas principales y se ha felicitado por lo que significa una revancha del constructor aeronáutico europeo Airbus frente a Boeing.

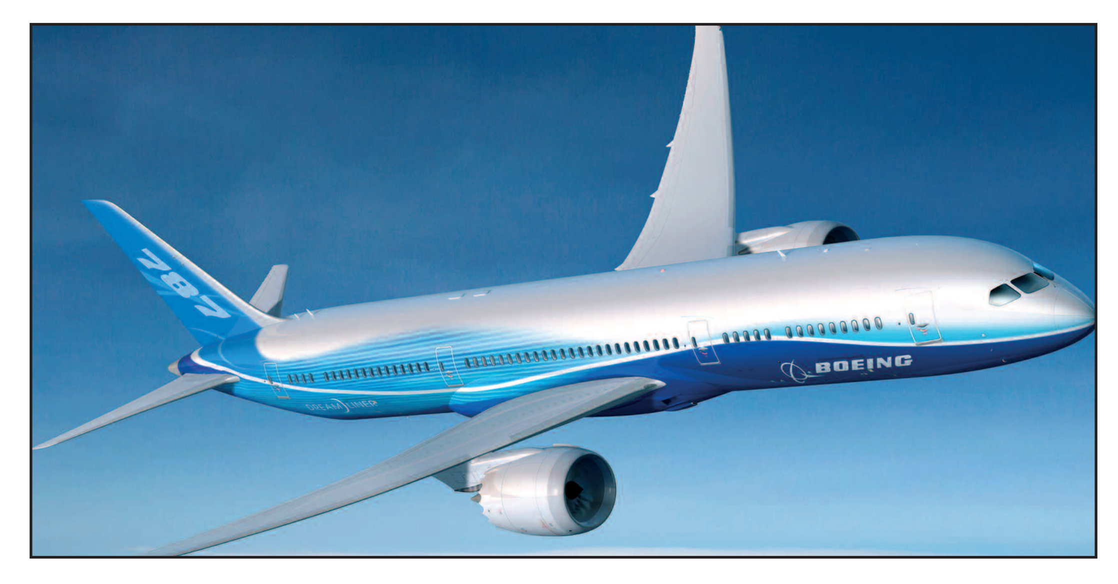
Para el primer trimestre de 2011

Nuevo retraso en la primera entrega del 787 Dreamliner

La constructora aeronáutica norteamericana Boeing ha anunciado un nuevo retraso en la entrega del primer 787 Dreamliner que espera se produzca a mediados del primer trimestre del año próximo.

Este nuevo retraso en la entrega se produce como resultado de una evaluación de la disponibilidad de un motor necesario para la fase de pruebas de vuelo este otoño. Boeing trabaja con Rolls-Royce para acelerar la disponibilidad del motor, mientras los ensayos en la flota de pruebas de vuelo continúan de acuerdo al plan. La constructora aeronáutica norteamericana afirmó el pasado mes que el impacto acumulativo de una serie de incidentes, incluidos los del proveedor del estabilizador horizontal y retrasos de instrumentación, podrían hacer mover la entrega del 787 a las primeras semanas del 2011. El retraso en la disponibilidad del motor ha hecho necesario extender la estimación hasta mediados del primer trimestre del 2011. Esta revisión del calendario no afecta la estimación financiera de la compañía, según fuentes de la misma.

La innovadora estructura del Boeing 787 y su proceso de fabricación, que además de hacerse en un centenar de sitios, con problemas de suministro, diseño y una huelga de trabajadores de dos meses han complicado la tarea de los ingenieros aeronáuticos. A los grandes fabricantes japoneses como Mitsubishi Heavy Industries (MHI) y Kawasaki Heavy Industrie (KHI), se les asignó un tercio de la fabricación del fuselaje del 787, que se inscribía en un importante programa japonés de la industria aeronáutica y que incluía también la fabricación de partes del Boeing 767 y 777.



787 Dreamliner.

ITP ejecuta su turbina 1.000 con tecnología propia

"La Comunidad de Madrid apuesta por el sector aeroespacial por su capacidad para crear empleo de calidad", dijo el consejero madrileño de Economía y Hacienda, Antonio Beteta, durante su visita a las instalaciones de Industria de Turbo Propulsores, S.A. (ITP) en su centro de Ajalvir, con motivo de la ejecución de su turbina número 1.000 con tecnología propia.

Según declaró Ignacio Mataix, director general de ITP, durante la presentación de la visita institucional, “aunque la línea de montaje ha entregado ya cerca de 4.000 turbinas aeronáuticas, el hito de alcanzar nuestra turbina número 1.000 con producción y tecnología propia supone un reconocimiento al esfuerzo inversor que ITP ha desarrollado en la última década, con una cifra superior a los 1.000 millones de euros para conseguir turbinas más eficientes y respetuosas con el Medio Ambiente”.

En este sentido, Mataix afirmó que “la compañía está abordando un nuevo reto tecnológico en relación con otros módulos de motor, lo que podría multiplicar el éxito alcanzado hasta el momento con en el módulo de turbina de baja presión”.

La empresa, que cuenta con el 48% de su plantilla en la región, tiene prevista una importante ampliación para que, en los próximos 20 años, el 50% de los grandes aviones comerciales estén equipados con turbinas de ITP. El Gobierno regional ha apoyado especialmente a este sector, ya que en el periodo 2005-2009 han sido aprobados 216 proyectos de I+D con una subvención de 38 millones y una inversión inducida de 167 millones.

Plan Bolonia

Despega la primera promoción de la EIAE con 650 alumnos

COMO resultado de la fusión de la ETSI Aeronáuticos y de la EUIT Aeronáutica, ha despegado la nueva Escuela de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio (EIAE) que inició el pasado jueves su actividad con la llegada a sus aulas de los 650 alumnos de primer curso del Grado en Ingeniería Aeroespacial (GIA).

Debido al elevado número de alumnos que ingresan este año en la titulación, los estudiantes se han dividido en 10 grupos de entre 65 y 70 alumnos cada uno, seis de ellos en turno de mañana y cuatro en turno de tarde que contarán con las instalaciones de las anteriores Escuelas (ETSIA y EUITA) y la unión de sus recursos y potencialidad, que se plasma en una plantilla de 250 profesores.

En la bienvenida que recibieron por parte de la Dirección, el presidente de la Comisión Gestora de la EIAE, Miguel Ángel Gómez Tierno y el vicepresidente de la misma, Miguel Ángel Barcala Montejano, subrayaron la importancia de la experiencia y tradición que hereda esta nueva Escuela convirtiéndolo en "el mejor centro aeroespacial español, al mismo nivel de otros centros europeos o americanos", donde se les enseñarán "los fundamentos del diseño, la fabricación, la operación y el mantenimiento de los vehículos aeroespaciales, incluyendo todos sus subsistemas e infraestructuras".

El Plan de Acogida se ha completado con una conferencia sobre Aeronaves impartida por el catedrático de Propulsión José Luis Montañés y otra sobre Aeronavegación, a cargo del profesor Luis Pérez Sanz y con las presentaciones de las Asociaciones de estudiantes para invitar a los alumnos a sumarse a sus actividades que van desde la música, el teatro o el deporte al aeromodelismo o la experimentación en microgravedad.

Las clases para esta primera promoción de la EIAE dieron comienzo el mes pasado y para alcanzar el Grado en Ingeniería Aeroespacial deberán aprobar 240 créditos ECTS, con un valor de 27,5 horas de trabajo del alumno cada uno, en los que se tendrán en cuenta no sólo las horas presenciales sino también las tutorías, los trabajos, las prácticas en los laboratorios, etc., tal y como marca el Espacio Europeo de Educación Superior (EEES).

De los cuatro cursos que componen el Grado, los dos primeros son comunes y en el tercero deberán escoger una de las cinco especialidades que se les ofertan: Vehículos Aeroespaciales, Propulsión Aeroespacial, Navegación y Sistemas Aeroespaciales, Aeropuertos y Transporte Aéreo y Ciencias y Tecnologías Aeroespaciales. Para ayudarles en la decisión, en segundo curso dispondrán de la asignatura Curso de Orientación a la Especialidad, en la que se les presentarán las diferentes opciones y las salidas profesionales de cada una.



Los estudiantes se han dividido en 10 grupos de entre 65 y 70 alumnos.

Otra novedad que aporta Bolonia es la asignatura Inglés Académico y Profesional, en la que se exigirá a los alumnos aportar una certificación de este idioma a nivel B1 para poder cursarla y así finalizar sus estudios, con lo que se garantiza que el graduado tenga unos conocimientos mínimos en este elemento profesional imprescindible.

Sin embargo, las Matemáticas, la Física y la Química, siguen siendo el eje central del Plan de Estudios, por lo que el Plan de Acogida recoge una prueba voluntaria de conocimientos previos en estas materias para que "tanto alumnos como profesores sepan cómo vienen de preparados los alumnos y planificar adecuadamente los contenidos del curso".



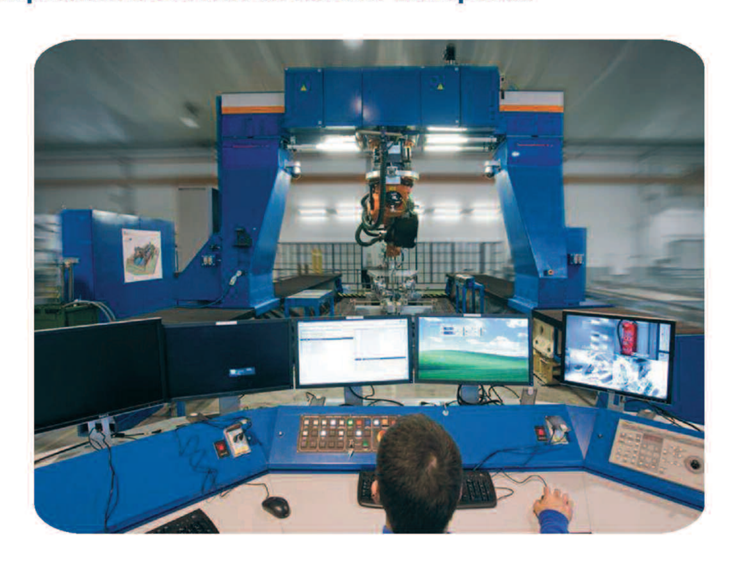


Tecnatom refuerza su presencia en EEUU.

Tras la aceptación provisional, se encuentran ya en la sede de la compañía americana Spirit los tres equipos de inspección por ultrasonidos desarrollados conjuntamente por Tecnatom y Mtorres.

De los tres sistemas, dos se orientan a la inspección de paneles del Airbus-350 y otro a la inspección de los "spars". Estos equipos siguen la línea iniciada con el suministro a Vought de un sistema para la inspección de las secciones 47 y 48 del fuselaje del Boeing-787.

Los sistemas incorporan tecnología especialmente adaptada a materiales compuestos : módulo portapalpadores , electrónica Phased Array, técnicas de inspección y robótica necesaria para la incorporación de robots industriales a los sistemas de inspección por ultrasonidos .Tecnatom sigue centrando su atención y esfuerzos a incrementar su ya relevante posición de servicio en el sector aerospacial.



Tecnatom presenta la primera aplicación industrial robotizada de ultrasonidos generados por láser.

Tecnatom presenta la primera aplicación industrial robotizada de ultrasonidos generados por láser.

Durante este añoTecnatom ha estado presente en la feria Aerospace Testing Europe, en la Conferencia Europea de END y en el congreso Laser Ultrasonic 2010.

En ellos ha mostrado en su stand y en ponencias específicas su nuevo sistema industrial de inspección por ultrasonidos generados por Láser con aplicación de robots articulados. Tras haber sido seleccionado como suministrador principal del equipo en asociación con I-photon Solutions LLC, Tecnatom lo instalará en el Technocampus EMC2 (Nantes, Francia), centro tecnológico para el desarrollo de los composites creado por Airbus, EADS-IW y CETIM.

Esta tecnología presenta la ventaja de que los ultrasonidos se generan directamente sobre el material, y la inspección se puede realizar a distancia de la pieza y sin necesidad de acoplante, haciéndola idónea para piezas de muy compleja geometría en material compuesto.Con ello Tecnatom se adelanta a lo que puede conventirse en un nuevo estándar en el control de la integridad estructural de los componentes aeroespaciales.







Avda. Montes de Oca, 1. 28703 - San Sebastián de los Reyes. Madrid (España)
Tel.: (+34) 91 659 86 00 Fax: 91 659 86 77. **www.tecnatom.es**